



## Tráfico del Comercio Exterior en las zonas portuarias de la Región Caribe: 2000 – 2013

Por: Stefannia García Lacouture  
investigador9@fundesarrollo.org.co

### ¿Cuánto es el comercio exterior que genera la Región Caribe?

De las 82,3 millones de toneladas de carga anuales que en promedio generó el comercio exterior de la Región Caribe (compuesta por 8 departamentos) de los últimos 4 años, el 99% (81,53 millones de toneladas) se realizó por vía marítima. Del valor monetario del comercio en este periodo el 93% de las exportaciones (12,2 mil millones de dólares FOB) y el 73% de las importaciones (3,8 mil millones de dólares CIF) en promedio se transó por vía marítima.

Las exportaciones que corresponden al 95% de las toneladas en este movimiento marítimo, se concentraron en los departamentos de vocación carbonífera siendo estos Cesar y La Guajira, quienes representaron el 49% y 44% de las exportaciones. Mientras que, las importaciones que representan el 5% restante, un poco más de 4 millones de toneladas, se concentraron en los departamentos con una vocación industrial marcada como es el caso del Atlántico con el 43% y Bolívar con el 50%.

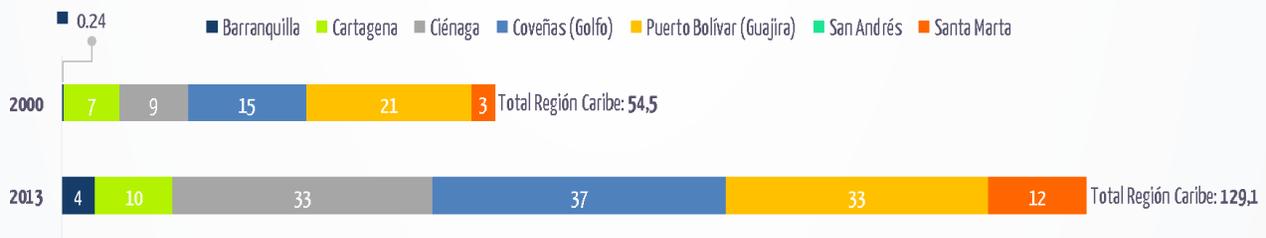
### ¿Cuánto moviliza el tráfico portuario de la Región?

A través de las 7 zonas portuarias de la Región Caribe Colombiana ubicadas en: Barranquilla (Atlántico), Cartagena (Bolívar), Ciénaga (Magdalena), Coveñas (Sucre), Puerto Bolívar (La Guajira), Santa Marta (Magdalena) y San Andrés y Providencia, se moviliza el 90% de la carga portuaria del país. El movimiento de esta, se reparte así:

#### Exportaciones

La carga exportada por vía portuaria en la Región representó el 90% de la carga total de exportaciones en el último año, el 88% del tráfico total promedio de la Región y el 96% promedio de las exportaciones por esta vía en el país. La zona portuaria de Puerto Bolívar en la Guajira es el mayor aportante a este movimiento con una participación promedio del 33%, seguida de Ciénaga con el 24% y Coveñas con el 19%, quienes son las zonas de mayor importancia en el movimiento de carbón y petróleo que exporta la Región. Durante los trece años analizados el tráfico portuario de exportación se ha doblado creciendo a una tasa promedio del 8% y manteniendo un promedio de exportación de 113 millones de toneladas anuales en los últimos 5 años.

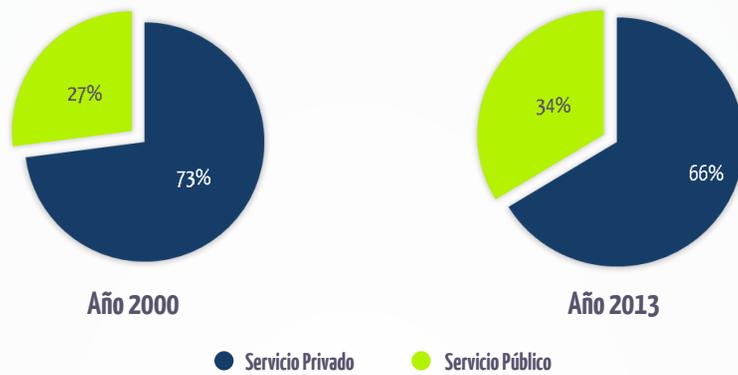
### Carga Exportada de la R. Caribe según Zonas portuarias: 2000 – 2013 (Millones de Toneladas Movilizadas)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Elaboración Fundesarrollo

Del tráfico total de exportaciones en el país el 76% se realiza por sociedades portuarias de servicio privado y en la Región este porcentaje es del 78%, es decir que de las 83 toneladas en promedio exportadas por la Región Caribe colombiana entre el 2000 y el 2013; se movilizaron 65 por sociedades privadas y solo 18 se realizaron por sociedades de servicio público.

### Exportaciones de la Región Caribe por Tipo de Sociedad



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Elaboración Fundesarrollo

### Importaciones

La carga importada por los puertos de la Región representa en promedio el 11% del tráfico total de la misma y del país, pasando de ingresar en este territorio un promedio de 9 millones de toneladas entre el año 2000 y 2004 a un promedio de 15 en los últimos cinco años. La zona portuaria de Cartagena es el mayor aportante a este movimiento con una participación promedio del 37%, seguida de Barranquilla con el 34% y Santa Marta con el 24%, quienes son las zonas de mayor tráfico e importancia. Durante los trece años analizados el tráfico portuario de importación se triplicó creciendo a una tasa promedio del 20% y manteniendo un promedio de importación de 11 toneladas anuales.

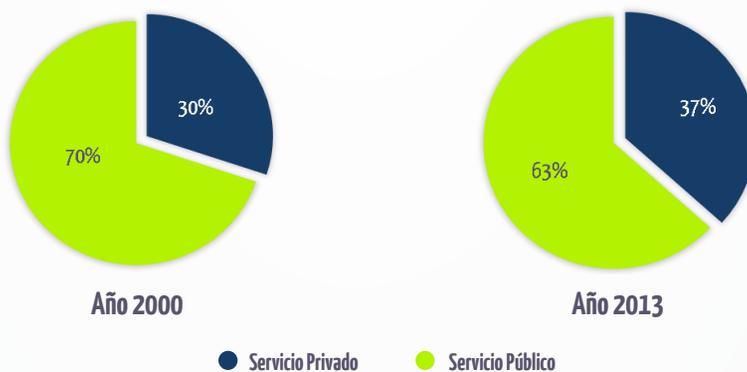
### Carga Importada de la R. Caribe según Zonas portuarias: 2000 – 2013 (Millones de Toneladas Movilizadas)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Elaboración Fundesarrollo

Del tráfico total de importaciones en el país el 81% se realiza por sociedades portuarias de servicio público y en la Región este porcentaje es del 69%, aunque entre el 2000 y el 2004 se mantenía en un 74%; es decir, que de las 11 toneladas en promedio importadas por la Región Caribe colombiana entre el 2000 y el 2013; se movilizaron 3 por sociedades privadas y 8 se realizaron por sociedades de servicio público.

### Importaciones de la Región Caribe por Tipo de Sociedad



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Elaboración Fundesarrollo

El tráfico en la Región ha crecido y concentra en promedio el 90% de la carga total del país, pero el movimiento de este a lo largo del año varía mucho entre zonas, por lo que se presenta un ciclo fluctuante de carga. No obstante, por medio de un promedio móvil es posible identificar que el mes de menor tráfico en la Región y el país es el mes de febrero, debido probablemente al pos ciclo que se experimenta luego de las temporadas de fin de año y vacaciones, que se manifiestan en el hecho de que el mes de mayor movimiento en ambos casos resulta siendo el último mes del año, diciembre.

### Meses de Mayor Tráfico Portuario en Colombia por Zonas Portuarias: Promedio Móvil del 2008 al 2013

Febrero		Mayo		Junio	
Barranquilla	741.599 Ton	San Andrés	9.001 Ton	Cartagena	1.334.277 Ton
Buenaventura	920.919 Ton			Santa Marta	1.961.389 Ton
Ciénaga	1.498.663 Ton				
Coveñas (Golfo)	1.987.621 Ton				
Puerto Bolívar	2.166.397 Ton				
Tumaco	123.017 Ton				
Colombia	10.082.019 Ton				
Región Caribe	9.038.083 Ton				
Julio		Agosto		Diciembre	
Buenaventura	1.138.975 Ton	Barranquilla	741.599 Ton	Ciénaga	2.350.710 Ton
		Cartagena	1.001.325 Ton	Coveñas (Golfo)	2.520.562 Ton
		Puerto Bolívar	3.305.632 Ton	Santa Marta	1.504.819 Ton
				Tumaco	89.826 Ton
				Región Caribe	11.086.281 Ton
				Colombia	12.208.184 Ton

● Mes de MENOR movimiento    ● Mes de MAYOR movimiento

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transportes. Elaboración Fundesarrollo

La importancia del sector portuario en la Región Caribe está marcada en la participación del movimiento del país. Su ventaja de ubicación y de recursos minerales no renovables existentes. Por lo que, su desarrollo e impulse económico podría beneficiar al país al cerrar las brechas existentes entre esta zona y el resto del territorio y mejorar las condiciones económicas de su población, siempre y cuando se diferencia que el objetivo del desarrollo de este sector, no debe generar detrimento a ningún aspecto de la calidad de vida de la sociedad y ni debe ser priorizado por encima de cuestiones básicas como la cobertura de servicios públicos y el acceso a la educación.

